

## **Análisis del estancamiento de la siniestralidad en las carreteras españolas durante 2015**

- **El RACC considera que desviar los camiones desde las carreteras convencionales hacia las autopistas en aquellos tramos en que ambas discurren en paralelo permitiría una reducción de hasta 80 muertos anuales (y 215 heridos graves).**
- **Sólo con la aplicación de esta medida, hoy, en vez de hablar de estancamiento, podríamos estar hablando de una reducción cercana al 8% del número de muertos en nuestras carreteras.**

**4 de enero de 2016.**– El RACC, entidad líder en el ámbito de la movilidad en España con 850.000 socios, ha analizado la evolución de la siniestralidad vial en España durante el 2015. Dicho análisis muestra que a lo largo de este año se ha consolidado una tendencia que se viene observando desde 2013: tras descensos continuados y muy significativos del número de víctimas mortales desde 2004, en los últimos 3 años se ha producido un estancamiento evidente de las cifras de accidentalidad vial, registrándose, en promedio, alrededor de 1130 víctimas mortales al año.

Este estancamiento se ha producido en un contexto de repunte de la movilidad y en este sentido cabe hablar de una cierta reducción del nivel de riesgo en nuestras carreteras. Pero no hay que olvidar que en períodos anteriores la reducción de la siniestralidad se ha beneficiado de una caída muy importante de la movilidad.

Por Comunidades Autónomas, los resultados en 2015 han sido muy dispares: mientras en algunas la mortalidad ha caído por encima de un 40%, en otras ha aumentado casi un 100% respecto a 2014. Más significativo, todavía, resulta el hecho de que la tasa de riesgo, es decir, la probabilidad de fallecer por accidente de tráfico, varía de forma notable entre Comunidades: en el caso extremo, la relación es de 1 a 3; es decir, en la Comunidad con mayor riesgo, la probabilidad de fallecer en la carretera es 3 veces mayor que en la Comunidad con menor riesgo.

En relación a Europa, la buena evolución de la siniestralidad en los últimos 10 años ha permitido que la tasa de riesgo de España se sitúe claramente por debajo de la media comunitaria y sea inferior a la de Alemania, Francia o Italia, por ejemplo. Pero no se puede olvidar que países como Suecia o Reino Unido tiene una tasa de riesgo que es un 33% inferior a la nuestra.

A futuro, el reto está en seguir reduciendo la mortalidad (y romper el estancamiento de los últimos 3 años), en un contexto en que, previsiblemente, la movilidad tenderá a aumentar. Ello requerirá dar un nuevo impulso a la política de seguridad vial, poniendo en marcha nuevas medidas que nos permitan seguir acercándonos a los países más exitosos de nuestro entorno.

En este sentido, el RACC no puede dejar de reiterar una propuesta que ha puesto sobre la mesa de forma insistente en los últimos tiempos y que podría tener un impacto muy importante e inmediato sobre la siniestralidad en nuestras carreteras: el desvío de camiones desde las carreteras convencionales hacia las autopistas en aquellos tramos en que ambas discurren en paralelo.

Según estimaciones del RACC, esta medida permitiría una reducción de hasta 80 muertos anuales (y 215 heridos graves), sin que supusiese un coste añadido ni para los transportistas, ni para la administración. Como parte de esta mejora, por ejemplo, se podrían haber evitado los 19 muertos registrados este año en el tramo de apenas 150 kilómetros de la N-340 que discurre por la provincia de Tarragona y parte de Barcelona.

En resumen, sólo con la aplicación de esta medida, hoy, en vez de hablar de estancamiento, podríamos estar hablando de una reducción cercana al 8% del número de muertos en nuestras carreteras.

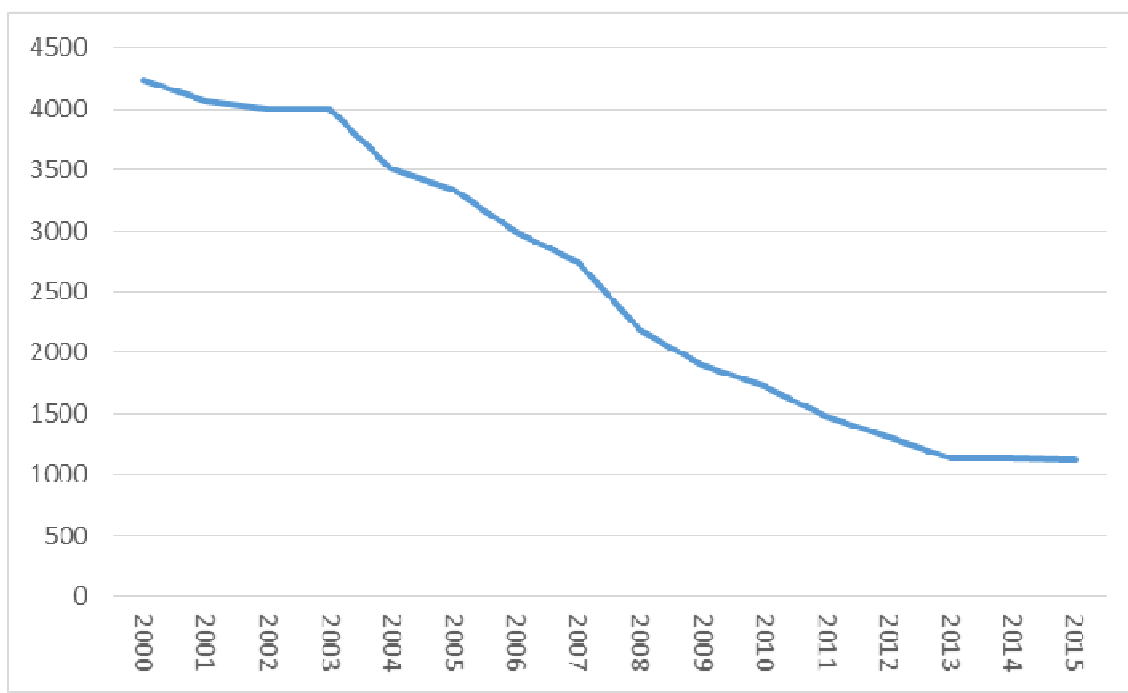
***(Ver “Radiografía de la mortalidad vial durante 2015”  
en las páginas siguientes)***

# RADIOGRAFÍA DE LA MORTALIDAD VIAL DURANTE 2015

## 1. Evolución general de la mortalidad en carretera

En 2015, el número de muertos\* por accidentes de tráfico en las carreteras españolas ha sido prácticamente el mismo que en 2014, es decir, alrededor de 1.125. Es probable que, al igual que sucediera el año pasado, cuando se haga el cálculo de los muertos a 30 días, el número total de fallecidos en las vías españolas en 2015 sea ligeramente superior al registrado en 2014.

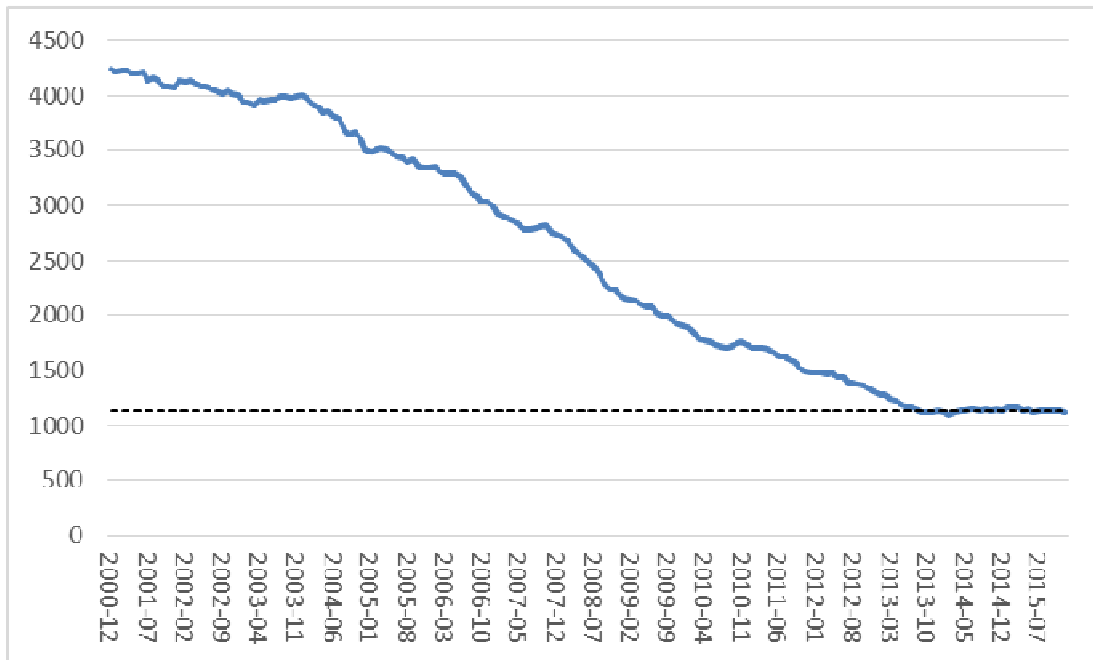
**Evolución del número de muertos en accidentes de tráfico en carretera (24 horas), 2000-2015**



*\* 2015: datos estimados con el porcentaje de muertos a 20 de diciembre de 2015. Se considera únicamente los muertos dentro de las 24 horas siguientes al accidente, que es información que de forma más inmediata ofrece la DGT.*

Más allá de la cifra exacta de muertos, interesa destacar que ya desde 2013 se observa un estancamiento evidente en la mejora de la siniestralidad que se venía produciendo de forma continuada desde el año 2003. Este estancamiento se puede ver con claridad en el gráfico adjunto, que muestra como la media móvil de 12 meses<sup>1</sup> de los muertos en carretera está estabilizada alrededor de 1130 fallecidos desde principios de 2013. Es decir, llevamos 3 años de estancamiento.

**Evolución mensual de los muertos en accidentes de tráfico en carretera (media móvil 12 meses), diciembre 2000-noviembre 2015**



1.130

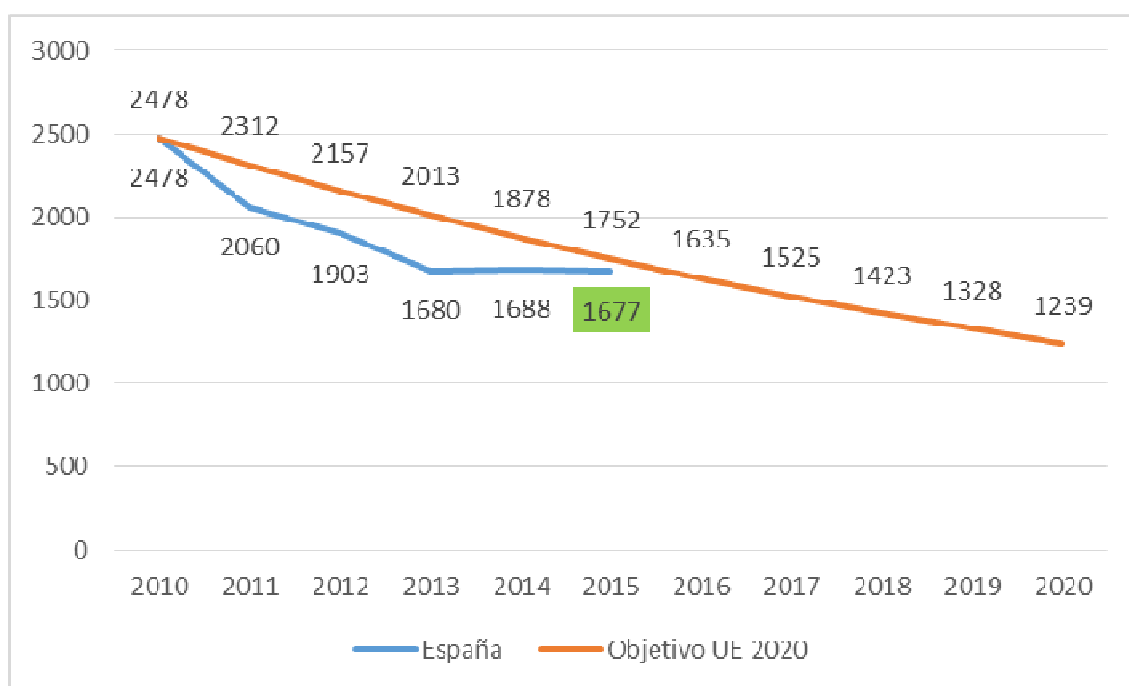
Fuente: elaboración propia con datos DGT.

<sup>1</sup> La media móvil refleja, en cada mes, el número de muertos acumulado en los 12 meses anteriores. Por ejemplo, el dato de 10/2013 muestra el número de muertos acumulado entre noviembre de 2012 y octubre de 2013, ambos incluidos.

## **2. Cumplimiento del objetivo europeo 2020 (reducción de un 50% respecto a 2010)**

A pesar del estancamiento de los últimos años, el número de muertos estimado (en vías urbanas e interurbanas) se sitúa todavía por debajo de la senda marcada por el objetivo de la UE para 2020. El cumplimiento de ese objetivo obliga a alcanzar una reducción del 26% en los próximos 5 años.

### **Evolución del número de muertos en accidentes de tráfico y objetivo europeo 2020 en España. Muertos a 30 días de urbanas más interurbanas**



*Nota: El dato de 2015 (en verde) se estima con el porcentaje de la variación a 20 de diciembre en muertos en carretera a 24 horas.*

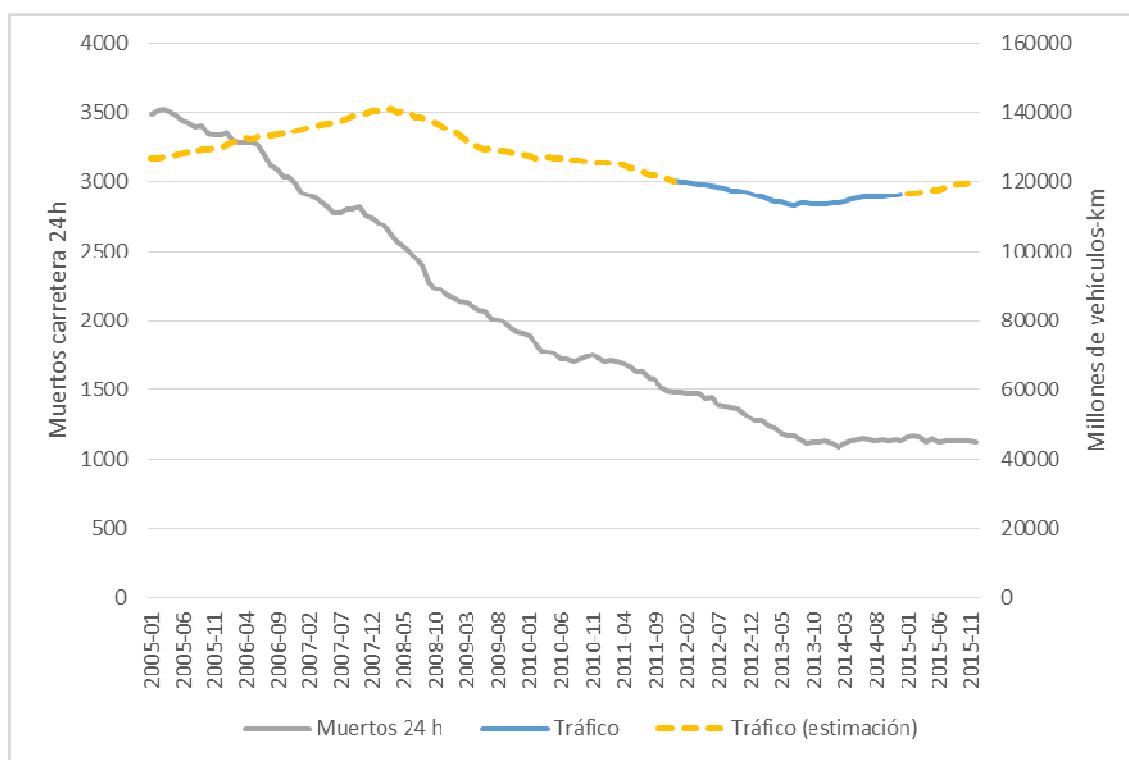
*Fuente: elaboración propia con datos de DGT.*

### **3. Mortalidad y movilidad**

El estancamiento observado de la mortalidad tiene lugar en un contexto de crecimiento de la movilidad, tal como se observa en el gráfico. En este sentido cabe hablar de una cierta reducción del nivel de riesgo en nuestras carreteras. Pero no hay que olvidar que en períodos anteriores la reducción de la siniestralidad se ha beneficiado de una caída muy importante de la movilidad.

Y mirando al futuro, cabe prever que la movilidad siga recuperándose, lo que consolidará el estancamiento, si no contribuye a un repunte de la accidentalidad. El reto al que nos enfrentamos, por tanto, es cómo seguir mejorando las cifras de accidentalidad aunque la movilidad siga aumentando y recupere progresivamente los niveles que registró antes de la crisis.

**Evolución mensual del tráfico y del número de muertos en carretera.  
Media móvil de 12 meses (acumulada)**

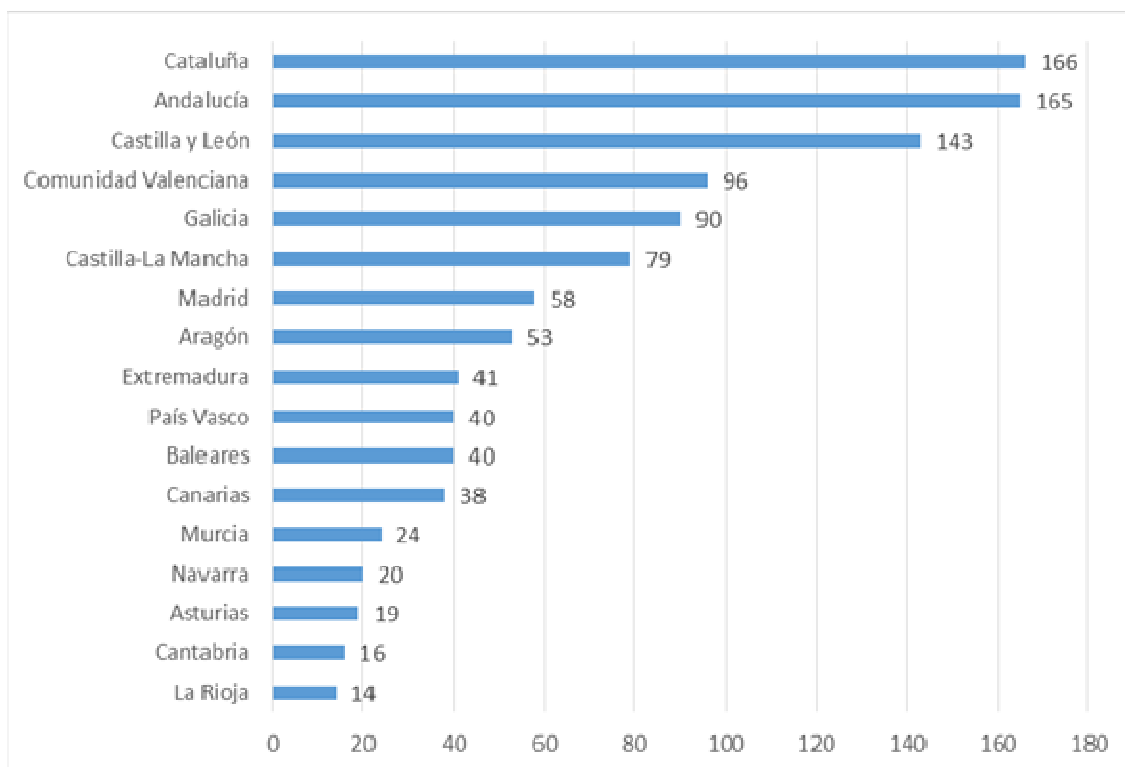


*Nota: los datos de tráfico de 2014 a 2015 se han estimado con el consumo de combustibles.  
Fuentes: elaboración propia con datos de DGT, Ministerio de Fomento y CORES.*

#### **4. Evolución de la mortalidad por Comunidades Autónomas**

Por Comunidades Autónomas el número absoluto de muertos en carretera ha sido muy variable, dependiendo fundamentalmente del tamaño de la población, la extensión de su territorio y el nivel de movilidad que registra.

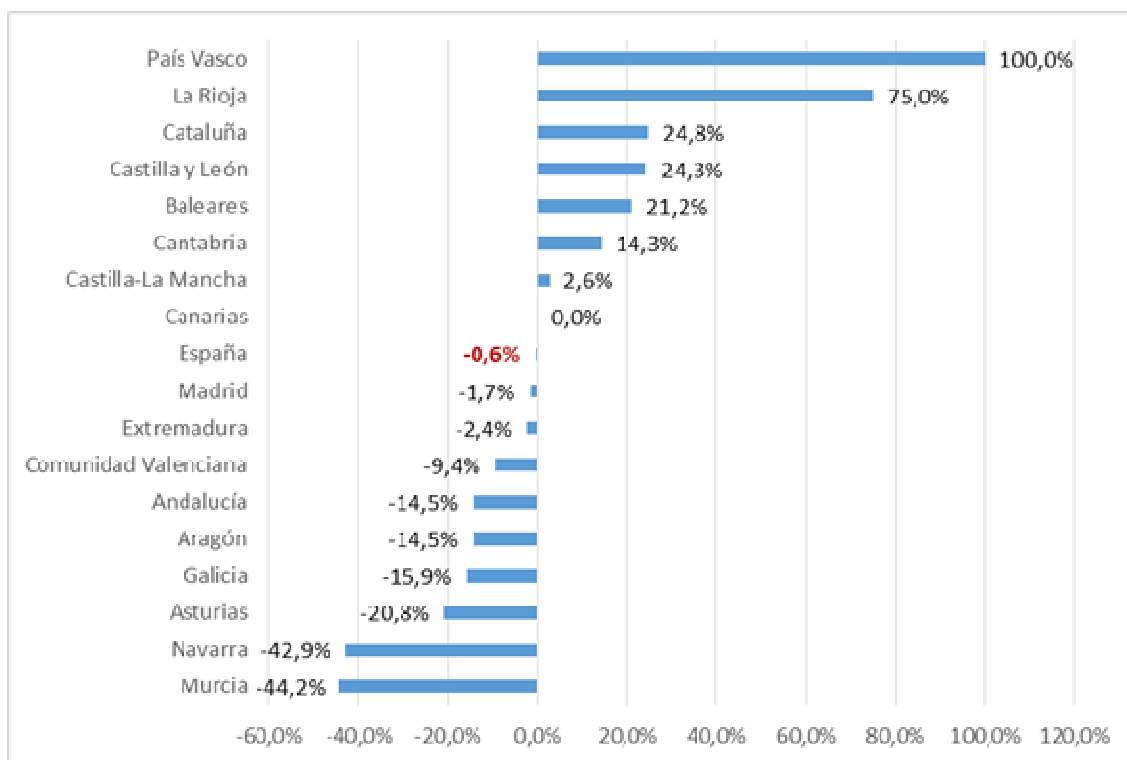
##### **Número de muertos en las carreteras españolas a 20 de diciembre de 2015 por CCAA**



Básicamente se pueden distinguir 5 grandes grupos:

1. Comunidades Autónomas en las que el número de fallecidos ha aumentado en más del 40%: País Vasco y La Rioja
2. Comunidades Autónomas en las que el número de fallecidos ha aumentado entre un 10% y 25%: Cataluña, Castilla-León, Baleares y Cantabria
3. Comunidades Autónomas en las que los fallecidos han variado en +/- 10%: Castilla-La Mancha, Canarias, Madrid, Extremadura y Comunidad Valenciana
4. Comunidades Autónomas en las que los fallecidos se han reducido entre 10% y 25%: Andalucía, Aragón, Galicia y Asturias
5. Comunidades Autónomas en las que el número de fallecidos se han reducido en + 40%: Navarra y Murcia.

**Variación en el número de muertos en carretera (24 horas) de 2015 respecto 2014.  
Datos acumulados a 20 de diciembre de cada año**

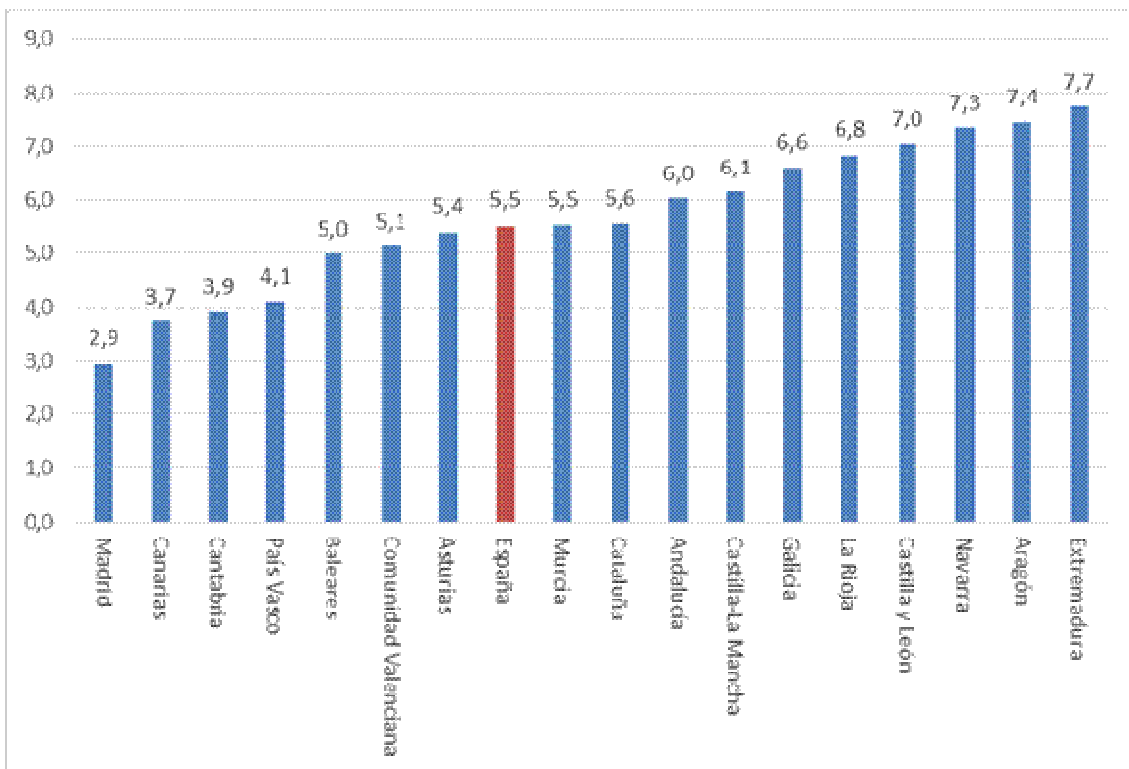


**Tasa de riesgo (muertos por miles de millones de vehículos/Km.)**

Más allá de la evolución puntual en 2015, la tasa de riesgo (medida por el cociente entre muertos en carretera y el volumen anual de tráfico) muestra la probabilidad de fallecer por accidente de tráfico en una determinada Comunidad Autónoma. Como se ve en el gráfico adjunto, esta probabilidad varía mucho por territorios: en Extremadura es prácticamente tres veces superior que en la Comunidad de Madrid.



### Tasa de riesgo (muertos por miles de millones de veh-km) por CCAA, promedio 2013-15

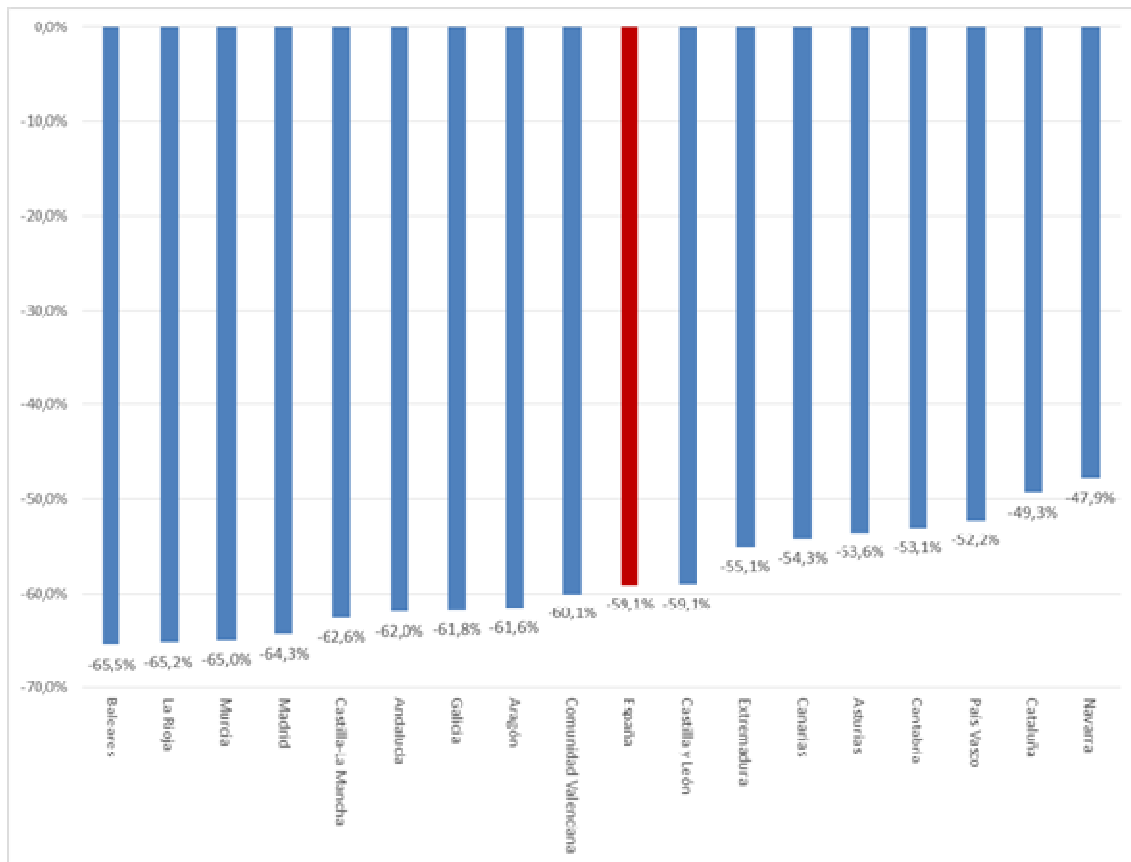


*El número de muertos de 2015 se estima con el % de la variación de cada comunidad a 20 de diciembre en muertos en carretera a 24 horas.*

*Fuente: elaboración propia con datos de DGT y Ministerio de Fomento*

Entre 2005 y 2015 todas las Comunidades Autónomas han reducido significativamente su tasa de riesgo, pero con intensidades significativamente distintas: por ejemplo, Baleares la ha reducido en un 66%, mientras que Navarra en un 48%.

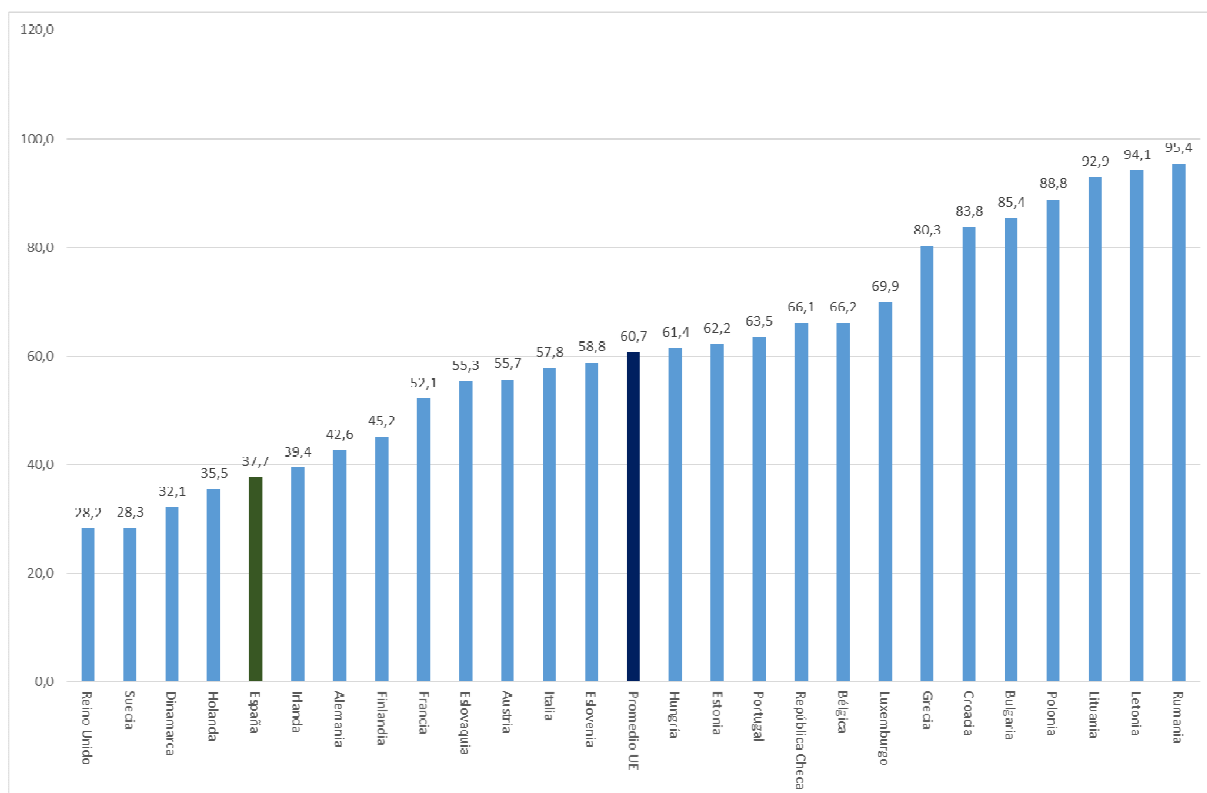
**Variación en la tasa de riesgo (muertos por miles de millones de veh-km) por CCAA.  
Promedio 2015-13 respecto 2005-2007, sólo interurbanas**



## 5. Evolución de la mortalidad en España y en la Unión Europea

Fruto de la evolución registrada en los últimos años, la tasa de riesgo de España (muertos en vías urbanas e interurbanas) se ha situado entre las más bajas de la UE. Tomando la media de los años 2012-2014, España se sitúa en 5ª posición, claramente por debajo de la media comunitaria y por delante de países como Alemania, Francia e Italia. Pero no hay que olvidar que algunos de los países que están por delante nuestro están significativamente mejor: es el caso sobre todo del Reino Unido y Suecia, que tienen una tasa de riesgo un 33% menor que la nuestra.

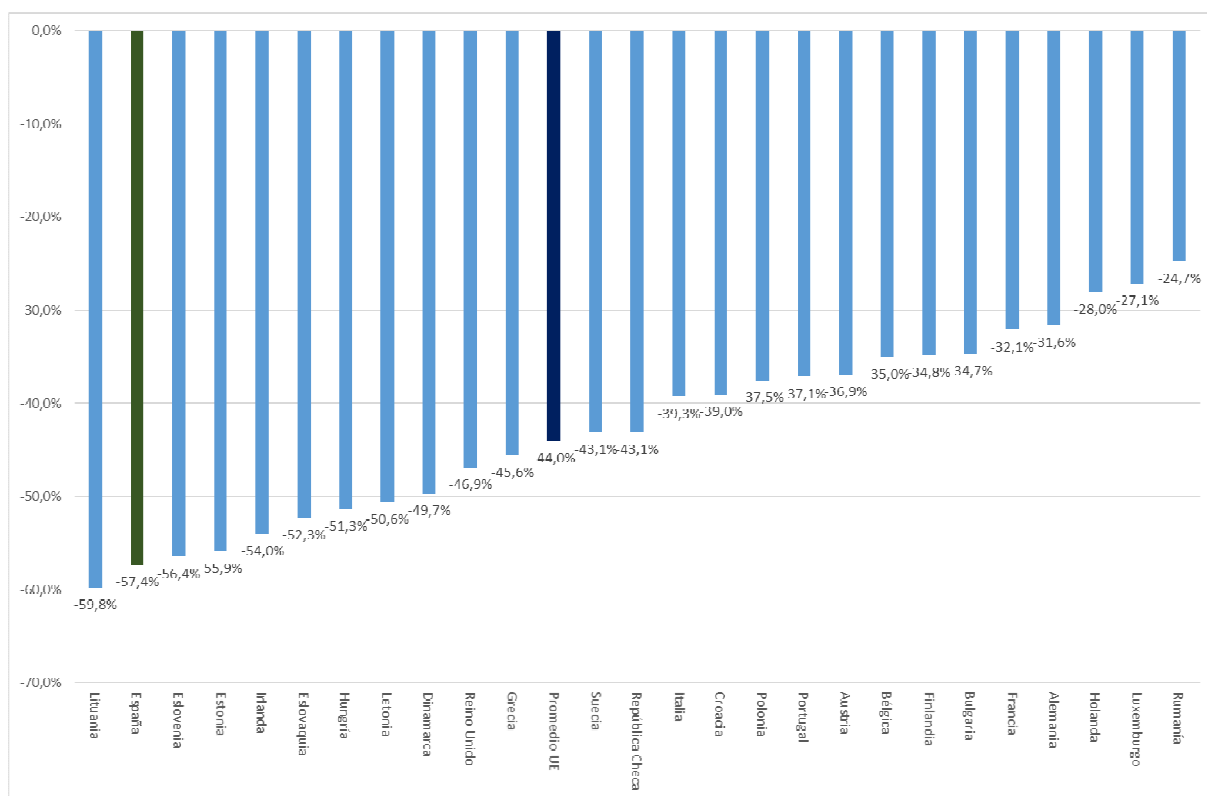
### Tasa de riesgo en Europa (muertos por millón de habitantes). Promedio 2012-2014



Fuente: elaboración propia con datos de IRTAD.

La buena posición de España se debe a la evolución tan favorable que ha registrado la siniestralidad en los últimos años. De entre los países grandes de la Unión Europea (y la OCDE), España es el que más ha reducido su tasa de riesgo desde 2005. En España la tasa de riesgo se ha reducido un 57% desde 2005, muy por encima del 44% de la media europea y del 25% de países como Rumania o Luxemburgo

**Variación en la tasa de riesgo en Europa y España (muertos por millón de habitantes).  
Promedio 2012-2014/2005-2007**



Fuente: elaboración propia con datos de IRTAD.

## **6. Recordatorio: una medida que podría haber cambiado este balance**

De forma reiterada, el RACC viene proponiendo que se desvíen los camiones que circulan por carreteras convencionales hacia autopistas que discurren en paralelo a aquellas. Todos los camiones que circularan por estos tramos de autopista se beneficiarían de una rebaja del 50% en el peaje correspondiente.

La idea central de esta propuesta es muy sencilla: concentrar el tráfico de mayor riesgo en las vías más seguras y poner fin así al absurdo que supone el hecho que en la actualidad muchas carreteras convencionales deban soportar un volumen y mix de tráfico para el cual no están diseñadas, mientras que a pocos metros disponemos de autopistas con niveles de seguridad muy elevados y que a menudo registran un volumen de tráfico bajísimo.

Las estimaciones del RACC muestran que los resultados de una medida de este tipo serían muy positivos: reducción de hasta 80 muertos y 215 heridos graves en los tramos afectados, reducción del tiempo de viaje y de consumo de gasolina para los transportistas. Y todo ello sin que hubiese un coste neto para la administración, los transportistas ni las empresas concesionarias de las autopistas.

*Pueden consultarse todos los detalles de la propuesta en el siguiente enlace:*  
[http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/69280\\_Informe\\_DesvioVehiculosPesados.pdf](http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/69280_Informe_DesvioVehiculosPesados.pdf).

La no aplicación de esta medida resulta especialmente lacerante cuando se tiene en cuenta que este año en algunos de los tramos que podrían beneficiarse de la misma se está registrando un repunte enorme de la siniestralidad. Es el caso, por ejemplo de la N-340 a su paso por la provincia de Tarragona, donde en apenas 150 kilómetros se han registrado 19 (diecinueve!) muertos, la mayoría por accidentes con implicación de vehículos pesados (en muchos casos, los conductores de esos vehículos).

Con la aplicación de esta medida, hoy, en vez de hablar de estancamiento, podríamos estar hablando de una reducción cercana al 8% del número de muertos en las carreteras de España.